

Paul Stopper
Falmenstrasse 25
8610 Uster

KR-Nr. 476/2020

An die
Geschäftsleitung des
Kantonsrates
8090 Zürich

Einzelinitiative

betreffend «Für die Bewilligung eines Projektierungs-Kredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom heutigen Endbahnhof Shop-Ville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni-Irchel und zur ETH-Hönggerberg»

Antrag:

Gemäss § 119 Absatz b des kantonalen Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Projektierungs-Kredit zur einer Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom derzeitigen Kopfbahnhof unter dem Shop-Ville

- zum Hochschulquartier Zentrum/Unispital
- zur Uni-Irchel und
- zur ETH-Hönggerberg, mit Erueuerungsmöglichkeit bis Regensdorf zu unterbreiten.

Begründung:

Gemäss kantonalen und städtischer Planung soll das Zürcher Hochschulquartier/Unispital in den nächsten Jahren massiv mehr Arbeitsplätze erhalten. Dazu soll das Bauvolumen erneuert und grosszügig erweitert werden. Folglich wird auch das Verkehrsvolumen zunehmen.

Die beiden Behörden haben durchaus Überlegungen dazu angestellt, wie die Erschliessung des Hochschulquartier Zentrum/Unispital gewährleistet werden kann. Die Studie «Gesamtverkehrskonzept Hochschulgebiet Zürich Zentrum» von 2016 kommt zum Schluss, dass eine generelle Neukonzeption nicht erforderlich sei. Es genügte kosmetische Massnahmen wie die Verschiebung von Tramhaltestellen und eine Taktverdichtung der Tramlinien 5, 6 und 9 sowie den generellen Einsatz von 43 m langen Tramzügen. Zudem erhoffen sich die Gutachter, dass durch den Ausbau von Velorouten und dem Bau von Fusswegen und mit Aufstiegs-hilfen (Rolltreppen) der anfallende Mehrverkehr bewältigt werden könne.

Nicht nachvollziehbar ist, dass andere Lösungen weder angedacht noch geprüft wurden.

SZU Verlängerung als mögliche Lösung

Beim Bau des Shop-Ville unter dem Zürcher Bahnhofplatz Ende der 60-er Jahren sind Vorleistungen für eine zukünftig darunterliegende U-Bahn-Station getätigt worden. Diese U-Bahnstation wurde bewusst so konzipiert, dass die Strecke unter der Limmat hindurch in Richtung Central und Milchbuck hätte geführt werden können. Mit der Ablehnung der Zürcher U-Bahn durch den Souverän im Mai 1973 wurden die entsprechenden Vorleistungen unter dem Shop-Ville für längere Zeit nicht genutzt.

SZU-Endstation in der ehemaligen U-Bahn-Station Shopville

Bei der Projektierung der Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom damaligen Bahnhof Selnau in Richtung Hauptbahnhof griffen die Planer in den späten

70-er Jahren auf diese Vorleistungen zurück und realisierten den neuen SZU-Endpunkt unter dem Shop-Ville. Die Eröffnung der SZU-Verlängerung erfolgte im Mai 1990 – gleichzeitig mit der Zürcher S-Bahn.

Der Tunnelstummel ist heute eine etwa 100 m lange dreigleisige Halle, die insbesondere dem Abstellen von Reservewagen und einer «Interventionslokomotive» dient, sonst aber kaum benutzt wird. Die Halle wurde vorausschauend so gebaut, dass deren Boden eine Verlängerung der Gleise unter der Limmat hindurch ermöglichen würde! Der Hallenboden ist gegen die Limmat hin schief angelegt, jedoch mit lockerem Schüttmaterial so aufgeschüttet, dass heute die Gleise horizontal liegen. Technisch ist die Unterquerung der Limmat also nach wie vor machbar, auch mit dem in der Zwischenzeit erstellten zweiten SBB-Durchgangsbahnhof «Löwenstrasse» und dem Weinbergtunnel. Eine Querung der Hirschengraben- und Weinbergtunnels scheint aufgrund der vorhandenen Pläne möglich zu sein.

Einheitliches Stromsystem von Sihltal- und Üetliberg-Linie ab 2022

Die heute noch vorhandenen zwei Stromsysteme des Uetliberg-Astes (1'500 Volt Gleichstrom) und der Sihltal-Linie (15'000 Volt Wechselstrom, 16 2/3 Hz) werden im Sommer 2022 auf das bei Normalspurbahnen übliche Stromsystem mit 15'000 Volt Wechselstrom, 16 2/3 Hz – also wie bei der SBB – umgestellt, was den Betriebsablauf massiv erleichtert.

Taktverdichtung nur mit einheitlichem Stromsystem möglich

Die beiden Linien sollen je zu einem 7,5 Minuten Takt verdichtet werden. Zukünftig wird die Strecke auf den Uetliberg mit maximal 100 m langen Zügen betrieben, im Sihltal werden es 125 m lange Züge sein. Die Triebwagen der Uetlibergstrecke bewältigen bereits heute grosse Steigungen von 79 % und die Rampe im Selnau erreicht beachtliche 50 %. Mit einer Verlängerung der SZU sind die Voraussetzungen gegeben, dass diese Vollbahn als sehr leistungsfähige Verkehrsanbindung bis unter das Hochschulquartier Zentrum/Unispital und weiter zu den Aussenstationen von Uni Zürich und ETH und (Uni Irchel und ETH-Hönggerberg) verlängert werden kann – vorzugsweise mit Erweiterungsmöglichkeiten nach dem stark wachsenden Regensdorf, damit ein durchgehender sowie möglichst redundanter Betrieb möglich wird (kein neuer Sackbahnhof).

Die aktuelle öV-Erschliessung des Furttales ist mangelhaft. Die neue Linienführung würde den Bahnhof Oerlikon entlasten und das Furttal besser an Zürich anschliessen.

Kopfbahnhof nach wie vor Kapazitätsbestimmend resp. -hemmend

Der Kopfbahnhof der SZU unter dem Shop-Ville ist nach wie vor kapazitätsbestimmend für das gesamte SZU-Bahnsystem. Mit der Umgestaltung des Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof kann einerseits die Kapazität des Systems massiv erhöht werden und andererseits werden die Betriebsabläufe einfacher und übersichtlicher.

SZU-Verlängerung schafft rasche Stadt-Durchfahrten mit dem öV

Mit der Verlängerung der SZU und der damit verbundenen Umwandlung des Endbahnhofes Shop-Ville in einen Durchgangsbahnhof können gleichzeitig auch attraktive Stadtdurchquerungen angeboten werden, z.B. von der Binz oder von Adliswil direkt zum Unispital oder zur ETH-Hönggerberg. Mit weiteren Stadtbahnhöfen, z.B. am Schaffhauserplatz oder am Bucheggplatz, können zusätzliche attraktive städtische öV-Verbindungen geschaffen werden.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Einzelinitiative

Uster, 2. Dezember 2020

Mit freundlichen Grüssen

Paul Stopper